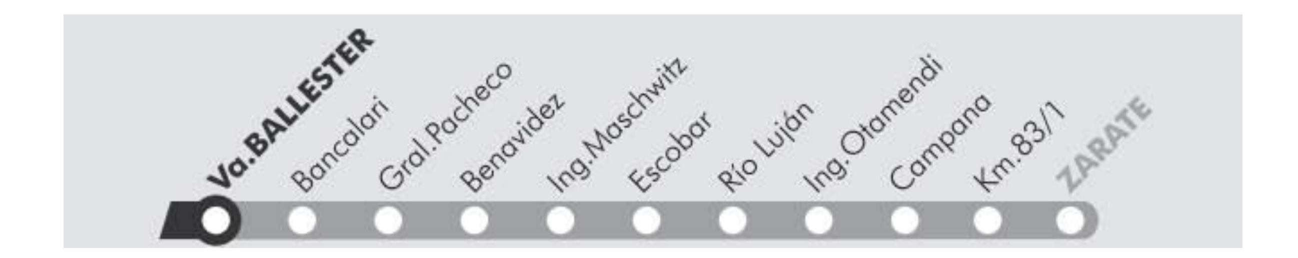
Ramal Ballester - Zarate



El ramal Villa Ballester - Zarate recorre los partidos de San Martín, San Fernando, Tigre, Escobar, Campana y Zárate. Históricamente, poseía además del clásico final en Ballester un servicio directo, que sin trasbordar, llevaba a los pasajeros directo a la Estación Retiro.

Desde mediados del los 80 la calidad del servicio fue en franco declive y los habituales pasajeros de Zarate, Campana, Escobar, Ing. Maschwitz, Benavidez y Pacheco fueron cambiando su modo de transportase a la Capital Federal, optando de acuerdo a sus posibilidades económicas al transporte automotor y al servicio de colectivos, quedando el ferrocarril relegado al uso de quien a falta de recursos tenía que forzosamente seguir viajando en él.

Ahora bien: ¿ Qué motivos llevaron a que los pasajeros migraran de un medio de transporte, cómodo, seguro, económico, y de tan arraigada costumbre?

Las constantes salidas de servicio de las formaciones, los habituales descarrilamientos, la creciente inseguridad, tanto en las estaciones como en las formaciones fueron minando el uso masivo del mismo.

Décadas sin inversión real, creciente deterioro del material rodante y de las vías férreas, estaciones en estado lamentable y un estado que miraba a otro lado no podían dejar otro resultado.

Desde Unidos por Campana siempre vimos como un tema pendiente la situación de nuestro ramal. Es inexplicable que una ciudad de neta tradición ferroviaria como la nuestra, que nació al amparo del ferrocarril, tenga como opción primaria para moverse a la ciudad de Buenos Aires el colectivo o el auto.

Desde hace un tiempo vimos con esperanza los anuncios y los cambios de política en materia ferroviaria lo que nos llevó a postergar estos pedidos.

Hoy, cuando vemos que se está empezando a hacer realidad nuestro anhelo de un recambio de material rodante y la renovación de las vías férreas, sentimos como una obligación moral, ante un Estado que esta vez está haciendo los esfuerzos necesarios para cambiar la situación, exponer como es la situación desde la óptica de los usuarios y desde las ciudad por donde pasa nuestro ramal, para que todo este esfuerzo que se está llevando a cabo desde el Ministerio del Interior y Transporte sea lo más eficiente y eficaz posible.

No basta solamente con el cambio de material rodante y la renovación de las vías. Es preciso un relanzamiento de nuestro ramal contemplando las necesidades del presente.
Zonas por donde el ferrocarril pasaba y estaban aisladamente pobladas hoy se encuentran saturadas de Barrios Cerrados y nuevas urbanizaciones (Benavidez, Pacheco, Maschwitz).
Localidades desde donde hoy viaja un escaso número de pasajeros (Campana, Zarate) presentan increíble masa de usuarios potenciales que ya sea por estudio o por trabajo deben viajar a capital a diario y eligen ***- por miedo-*** viajar de cualquier manera, con tal de evitar los riegos del ramal.
Es preciso volver a llevar a esa gente al tren, pero para eso, es imperativo llevar el tren a la gente.

Las ciudades



Desde Villa Ballester, nuestro ramal pasa por las siguientes estaciones: Bancalari, Pacheco, Benavidez, Maschwitz, Escobar, Rio Lujan, Otamendi, Campana, Apeadero Siderca y Zarate, a través de los partidos de San Martin, Tigre, Escobar, Campana y Zarate, en los cuales residen más de 1.376.000 habitantes. Casi 1 millón y medio de argentinos que podrían ser beneficiados de manera directa por un trabajo bien hecho en el ramal.

¿Cómo se mueve esa gente actualmente?

Miles de habitantes del partido de Tigre por motivos laborales o de estudio se dirigen a la capital Federal a diario.

Tigre, que cuenta en su partido con las estaciones Pacheco y Benavidez, tiene la suerte de al menos tener en buenas condiciones el Ramal Retiro Tigre, pero dado el tamaño de su partido, la gente que vive en la zona de las estaciones mencionadas o bien tiene que tomar distintos medio de transporte para llegar a la

estación Tigre o debe contribuir a saturar el transporte de colectivos para viajar a Capital Federal. Los que poseen auto, se suman al descontrol de la Panamericana, colapsando la autovía todos los días.

En los últimos años las zonas de las estaciones de Benavidez, Pacheco y Maschwitz se plagaron de barrios cerrados.
Las vías del Mitre que durante muchos años atravesaban kilómetros de campo y bañados actualmente surcan zonas rodeadas de urbanizaciones privadas.
Tanto la estación de Benavidez y de Pacheco (incluida en esa problemática la de Maschwitz) se verían nuevamente rebosantes de gente, con el consiguiente alivio para la ruta si se le ofreciera una opción segura para viajar.

Escobar, ciudad de la cual salen decenas de líneas de colectivos, muchos de ellos con destino a Capital Federal posee su estación en el centro mismo de la ciudad, la cual si funcionara como es debido, traccionaría gran parte de esos pasajeros.

Campana y Zárate son el mejor ejemplo de cómo se puede tener un ramal desperdiciado. La cantidad de usuarios que toman el tren en comparación con los que optan por el colectivo (el cual tiene valores astronómicos) y el auto es de diferencia abismal a favor de estos últimos.

Gran cantidad de estudiantes y trabajadores pagan unos $80 de ida y vuelta para viajar en colectivo desde Campana hasta Capital.
Servicios de colectivos salen cada 30 minutos cargados de gente que elige pagar un boleto altísimo antes de correr un cierto riesgo de integridad en nuestro ramal.

Los Problemas

Realizada una pequeña diferenciación del perfil de las principales estaciones corresponde ver cuáles son sus problemas.
Es difícil asignar un rango de supremacía entre un problema y otro, todos influyen de manera decisiva para que este ramal se encuentre notablemente desaprovechado.
Los trenes llegan a Escobar considerablemente vacios pese ***y también*** por causa de sus espaciados servicios.

1) Estado de las vías: Este punto sabemos que está a punto de ser solucionado, actualmente, los trenes circulan a muy baja velocidad por riesgo de descarrilamiento (aparte del estado del material rodante). No tiene sentido expandirse sobre este punto porque sabemos que las obras para la renovación de vías ya comenzaron.

2) Material Rodante: están corriendo actualmente las Alco con vagones que no poseen ni calefacción ni aire acondicionado, pesimamente mantenidas, sucias y deterioradas. Esto, entendemos que también está por ser solucionado. Es de conocimiento que estaba en carpeta (si es que no se hizo a finales del 2013) el llamado para compra de nuevas formaciones para nuestro ramal.

Ahora bien, se podrá pensar que solucionando estos puntos está todo listo, pero la respuesta es NO.

Hay a esta altura toda una cuestión cultural y social que generara que si estas medidas de recambio de material se toman aisladas el ramal igualmente quedara desaprovechado como hasta ahora.
La gente si no se cambian otros factores no va volcarse en masa al ferrocarril, y tendremos como siempre un tren medio vacío, reservado solo a quien no le quede otra opción y asuma los riesgos de subirse en el.
Los usuarios que puedan gastar unos pesos más, si no cambian otros factores, seguirán viajando en auto o regalándole su dinero a las empresas casi monopólicas de colectivos de la zona.

Para lograr este cambio tan esperado, estas renovaciones de material, deben ir forzosamente de la mano de cambios en horarios, frecuencias, seguridad e infraestructura.

Horarios y frecuencia.

Hoy el servicio desde Zarate a Ballester tarda cerca de 2 horas, y sumada la más de media hora de Ballester a Retiro, tenemos casi 2 horas y media para llegar a la Capital desde Zarate, que se encuentra a menos de 100 kilómetros de la capital. Sin duda, lo espaciado de las formaciones y lo lento de las mismas complotan seriamente con el uso intensivo del mismo, sobre todo, desde las estaciones de Campana y de Zarate, con solamente 16 servicios completos por todo el ramal. La escasez de formaciones de reserva obliga a la suspensión aleatoria de varias salidas, quedando los usuarios varados en las estaciones sin la más mínima información . Es muy habitual entre el mediodía y la tarde la falta lisa y llana de una formación en su respectivo horario en el andén, debiendo la gente esperar al próximo , apareciendo este 1 hora y media más tarde en promedio.
Sin un servicio cada 40 minutos es imposible una explotación viable del ramal y corriendo a una velocidad razonable es inviable el uso masivo del Tren por parte de los usuarios. Pensemos que para que un trabajador de la zona de Campana pueda estar a las 8 de la mañana en Retiro debe tomar el tren de las 5:08, que lo dejara en Ballester a las 6:43 y de ahí tomar uno que con suerte lo dejara en Retiro cerca de las 7:30.

Seguridad e Infraestructura

La totalidad de las estaciones del ramal se encuentran en condiciones deplorables.
Los baños son francamente imposibles de utilizar, tanto los sanitarios de Mujeres o de Varones.
Los servicios de custodia no se cumplen en las mismas. Actualmente las estaciones son tierra de nadie.
Zarate y Campana, ni que hablar Rio Lujan y Otamendi son verdaderos cotos de caza para los amigos de lo ajeno.
La situación de vulnerabilidad en que se encuentran los usuarios es pasmosa.
Pacheco, Benavidez, Bancalari, Escobar, Maschwitz, en fin, todas las estaciones no alcanzan el más mínimo estándar de calidad, de sanidad, ni mucho menos de seguridad.
Pacheco, Benavidez y Maschwitz que bien se podrían atiborrar de pasajeros residentes en los barrios cerrados de la zona van a permanecer en la misma situación en caso que no se tomen medidas extra.

No puede ni se debe dejar salir una sola formación que no tenga arriba 2 efectivos de las fuerzas de seguridad, ni puede haber una sola estación que no tenga custodia policial. Ni siquiera las más pequeñas.

Tanto Otamendi como Rio Lujan por escaso movimiento (y por sus Estaciones intrusadas) son lugares ideales para la rápida huida de quienes roban en las formaciones.

Villa Ballester por la noche merecería un análisis aparte, y si alguien gusta del turismo aventura podría darse una panzada de adrenalina manteniéndose una media hora por allí.

Insistimos, sin custodia permanente en las estaciones y sin efectivos de las fuerza de seguridad en las formaciones, vamos a tener un ramal con formaciones modernas pero destruidas, y con servicios de un déficit alarmante y semivacías. Con una mínima inversión en seguridad vamos a tener un ramal cuidado, y muchísimo más utilizado que en la actualidad, y con una ruta Panamericana mucho más despejada.

Diferentes soluciones

Campana/Zarate/Escobar / Maschwitz

Actualmente se prestan 16 servicios de Zarate a Ballester, con formaciones de dos vagones más un furgón, contra 40 servicios de colectivos rápidos a Capital con paradas en Zarate y Campana con una media de 30 pasajeros, más un servicio común también, con unos 40 viajes diarios.

En definitiva, la línea 194 mueve en un cálculo extremadamente conservador desde Campana y Zarate unas 1200 personas por el servicio diferencial a Capital, y otras 1200 por el servicio común, muchas con destino a la vecina ciudad de Escobar.

La cantidad de gente que viaja desde Escobar hasta Capital, y las personas de las ciudades cercanas que se acercan hasta allí a tomar colectivos es incalculable.

Como hemos visto, actualmente, el ferrocarril solo es elegido por quien económicamente no se puede solventar un transporte de mayor valor.

Cambiando las condiciones de seguridad e higiene de estas 4 estaciones, más la frecuencia y velocidad (la cual de por sí, con el cambio de material rodante y vías está asegurada) serian receptoras de una inmensa cantidad de estudiantes y trabajadores que, de hecho, viajan en pésimas condiciones en los servicios actuales o quienes tienen que hacer un esfuerzo económico importantísimo para viajar a CABA en colectivo o de quienes se juegan la vida todos los días en una ruta panamericana cada día más saturada.

Una alternativa que se podría barajar es hacer llegar hasta Retiro algunas formaciones de manera directa, e incluir algún coche diferencial, para que aquellos que puedan abonar un valor distinto, contribuyan al mantenimiento del sistema.

Pensemos que un boleto ida y vuelta sin tarjeta sube desde Campana cuesta unos $ 80... bien se podría abonar este vagón diferencial un valor de $30. Tengamos en cuenta que hoy, ida y vuelta a Retiro cuesta menos de $10 en tren.

Dentro de ese esquema, es imperativa la puesta en valor de la estación Rio Lujan. La misma se encuentra ubicada en el partido de Campana, a una distancia muy cercana a gran cantidad de barrios cerrados, habitados por personas, que ni por asomo en las circunstancias actuales se animarían a tomar el tren, pero con un servicio normalizado, lo utilizarían en gran importante cantidad, dando además, mucha vida a la localidad.

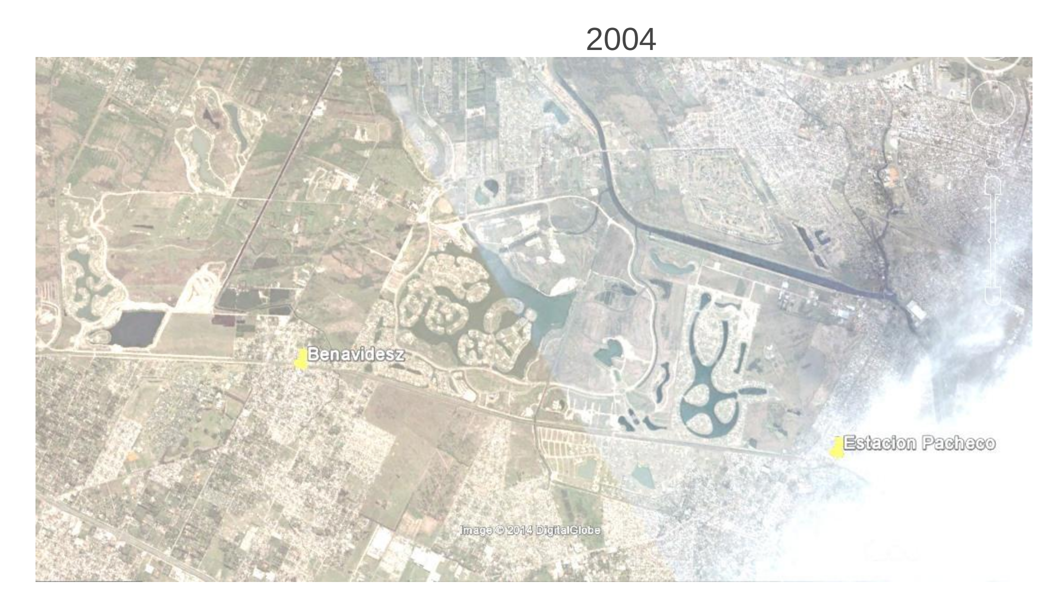
Estación Rio Lujan, vemos parte del desarrollo inmobiliario de la zona:



Benavidez/Pacheco

Estas estaciones se encuentran en el Partido de Tigre, en alguna época, zona de bañados y despoblada, nuestra vía férrea pasa a través de una zona saturada de barrios cerrados.
También, tocando la clave de la seguridad y el estado de las estaciones, sumarían un volumen muy importante de pasajeros, y tal como Campana / Zarate contribuirían enormemente a la merma del tránsito automotor hacia Caba.
Puede notarse en estas imágenes, comparando con el año 2004 el gran crecimiento poblacional en la zona de las estaciones.
Cumpliendo con básicas premisas de seguridad se beneficiarían tanto los habituales usuarios de ferrocarril, como aquellos que utilizan las decenas de líneas de colectivos de la zona, como así a aquellos que utilizan su vehículo particular contribuyendo al infierno diario del acceso norte.

2004





2014

A como de cierre:

El ramal Ballester – Zárate tiene un potencial incalculable a nivel estratégico y social si es bien manejado.

Trabajar en conjuntos desde la ADIF, los Municipios y las Organizaciones sociales para el desarrollo del mismo es fundamental. Desde Unidos Por Campana vamos a colaborar para llevar a nuestro ramal al lugar que históricamente tuvo.

Con franco temor escuchamos versiones donde transcendió la idea de electrificar el ramal SOLO hasta Benavidez/Pacheco y hacer un desvío hacia los barrios cerrados del complejo Nordelta, estableciendo servicios diferenciales desde los mismos, sin beneficiar al resto de los usuarios. Nosotros queremos llevar a los vecinos de los barrios cerrados a las estaciones de TODOS los usuarios, y queremos que TODOS los usuarios tengan estaciones y servicios de máxima calidad.

Con lógica intranquilidad llegaron a nosotros versiones sobre que nuestro ramal no iba a tener cambio de material rodante, versión que perdió fuerza ante anuncios de licitación para este recambio de material.

Por eso confiamos. Confiamos en la capacidad de gestión del Ministro Randazzo. Confiamos porque estamos viendo hechos, pero mientras confiamos estamos atentos al desarrollo de los acontecimientos.

No queremos más caos en la Panamericana cuando corre un tren vacio y con escasas frecuencias en paralelo con la ruta, no queremos más viajar a la noche en tren como una experiencia de turismo aventura. No queremos más usuarios descompuestos de calor en verano ante un tren que no llegó.

Estamos ante la oportunidad histórica de volver a subirnos de manera masiva a un medio de transporte económico, cómodo y profundamente arraigado al sentir zonal, por eso no queremos que esta oportunidad fracase, queremos un servicio eficiente, prolijo, puntual y seguro. Un servicio que sea, como una vez lo fue, un orgullo de las ciudades y pueblos por los que pasaba.

Joel Vallomy

Presidente Unidos Por Campana